

XXIII. GP.-NR

2978 /J

21. Dez. 2007

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Geheimhaltung der Verkehrsprognose Österreich 2025+

Die offizielle "Verkehrsprognose Österreich 2025+", an der seit Jahren inner- und außerhalb des Ressorts gearbeitet wurde, ist seit längerem fertig.

Sie wird jedoch seitens des BMVIT nicht öffentlich zugänglich gemacht.

Informierten Kreisen zufolge liegt sie seit Monaten im Kabinett von Bundesminister Faymann ab. Selbst Fachleute erhalten nur selektiven und/oder verzögerten Zugang zu wichtigen Ergebnissen dieser Arbeit, was nicht zuletzt für die Öffentliche Hand als überwiegende Auftraggeberin der von diesen Fachleuten umzusetzenden Projekte vermeidbare Mehrkosten und Mehraufwände sowie suboptimale, weil zwangsläufig nicht auf dem letzten Stand befindlichen Ergebnisse nach sich zieht.

Die Vermutung liegt nahe, dass die Veröffentlichung deshalb verzögert wird, weil die Verkehrsprognose Österreich 2025+ gegenüber bisherigen Produkten deutlich realitätsnähere, reduzierte Ergebnisse für die mittel- und längerfristige Entwicklung des Verkehrsaufkommens zB für das Jahr 2025 enthält. Nach den demographischen Gegebenheiten und wissenschaftlichen Erkenntnissen sind insbesondere beim PKW-Verkehr deutliche Korrekturen nach unten gegenüber bisher zu erwarten.

Viele Infrastrukturprojekte, deren Realisierung im Gang bzw. in Vorbereitung ist und die in mannigfaltiger Hinsicht für landes- und bundespolitisches Kleingeld wie Spatenstiche, Presslufthammer-Auftritte u.dgl. benützt werden, konnten jedoch nur mit bislang künstlich hoch gerechneten Langfrist-Prognosewerten überhaupt gerechtfertigt und politisch durchgedrückt werden. Das heißt, dass ihre Berücksichtigung im Bundesstraßengesetz-Anhang als Grundlage ihrer Planung und Errichtung in Frage zu stellen ist. Auffällig viele Autobahn- und Schnellstraßenprojekte liegen schon in den bisher offiziellen Langfristprognosen ganz knapp am für vierspurigen Ausbau nach offizieller Ansicht nötigen Schwellenwert. Ein schlagendes Indiz sind die in der sogenannten „Hitparade der unrentablen Autobahnen Österreichs“ (Der Standard, 20.9.2007) abgebildeten Projekte und deren Prognosewerte für das Verkehrsaufkommen 2025.

Die neue Prognose muss hier ein Umdenken auslösen. Bei Berücksichtigung der nunmehr korrekteren Prognose müssten diese Lieblingsprojekte vieler Landeskaiser, nicht zuletzt in NÖ (S34, S3, A5, S8, ...), die alle ohne viel Federlesen Aufnahme in des Verkehrsministers Prioritätenlisten vom März 2007 fanden, massivst abgespeckt und vom Bund dem jeweiligen Land zur Finanzierung rücküberantwortet werden. Dies ist nicht zuletzt aufgrund der Tatsache unausweichlich, dass die ASFINAG sonst zur Umsetzung einer ganzen Reihe nicht wirtschaftlich darstellbarer Projekte gezwungen wäre, was im Konflikt mit den Vorgaben des Aktiengesetzes stünde.

Beim Straßenbau die Bremse zu ziehen statt der ASFINAG (wie geplant) weitere Multi-Milliarden-Verschuldung für noch mehr verkehrsfördernden Beton zu ermöglichen, wäre eine wirksame Klimaschutz-Maßnahme.

Schließlich ist es höchst ineffizient, die Veröffentlichung einer gemeinsam mit Partnern wie den ÖBB oder der ASFINAG beauftragten Großstudie zu verzögern, wodurch selbst diese Mitauftraggeber teilweise zum Weiterverwenden anderer, nicht aktueller Daten gezwungen sind.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Warum wird die Veröffentlichung der Verkehrsprognose 2025+ (Gemeinschaftsarbeit der AutorInnen Käfer/Steininger/Axhausen/Clees/Fritz/Gebetsroither/Grubits/Koch/Kurzmann/Mayerhofer/Molitor/Ortis/Palme/Pfeiler/Schönfelder/Streicher/Thaller/Wiederin/Zakarias) von Ihnen bzw. Ihrem Kabinett verzögert?
2. Welche Neu- oder Nachberechnungen wurden von wem (nach der Abgabe des Produkts seitens der AuftragnehmerInnen) vorgenommen?
3. Können Sie ausschließen, dass die Arbeit im BMVIT oder auf anderer Ebene auf politischen Wunsch dahingehend verändert wurde, dass Ergebnisse, die Infrastrukturprojekte in Frage stellen würden, nach oben korrigiert wurden?
4. Welche Veränderungen ergeben sich aus der neuen Arbeit für die Verkehrsprognosen in genereller Hinsicht (LKW bzw. PKW im hochrangigen bzw. niederrangigen Netz, Schienenverkehrsaufkommen)?
5. Welche Veränderungen ergeben sich aus der neuen Arbeit für die Verkehrsprognosen für das Verkehrsaufkommen 2025 für die einzelnen Projekte, die sich in Ihrer Prioritätenliste vom März 2007 für die Strasse befinden?
6. Welche Konsequenzen werden Sie daraus im einzelnen ziehen? Welche Straßenbauprojekte werden insbesondere nicht als hochrangige Bundesstraßen oder nur mit reduzierten Querschnitten etc umgesetzt?
7. Falls Sie im Hinblick auf offenbar überdimensionierte Straßenbauprojekte keinerlei Konsequenzen ziehen wollen – wie erklären Sie dies?
8. Ist aus Ihrer Sicht unveränderte Fortsetzung der Straßenbauprogramme von Bund und Ländern mit den Reduktionszielen des Verkehrssektors im Rahmen der Klimastrategie in Deckung zu bringen, wenn ja in welcher Form?
9. Wann werden Sie die Verkehrsprognose 2025+ wie von den AuftragnehmerInnen umgesetzt im Volltext veröffentlichen?

The bottom of the page features several handwritten signatures and initials. From left to right: a simple cursive signature, a large, complex signature, the initials 'Zf', a signature that appears to be 'Fussler', and a signature that appears to be 'B. Bismarck' with a small '2' at the end. A vertical line is drawn on the right side of the page, extending from the level of question 8 down to the bottom.